ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

В музее АВТОВАЗа хранится парадная фотография, которую постоянно тиражируют газеты и телевидение: сборщики в чистеньких серых форменных халатах, с почетными алыми лентами на фоне машины с надписью: "Принимай, Родина, первый автомобиль. Апрель 1970 г.".

Музейщики давно подозревали, что снимок "не является отражением документальной действительности". Тому есть масса доказательств. В те же серые халаты вазовцы смогли нарядиться гораздо позже 70-го. И все-таки для полной ясности необходимо свидетельство людей, которые запечатлены на снимке…

Читайте 2-ю стр.

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Начало на 1-й стр.

На опубликованную 8 марта в "ВА" просьбу дать свои комментарии к празднуемому нынче событию откликнулись пенсионер **В.С.Янин** (в 70-е — водитель-испытатель цеха № 61), **Б.А.Шишканов**, также пенсионер (в прошлом слесарь-сборщик цеха № 45-3), **В.А.Маркелов** — бригадир 311-й бригады этого же цеха, **В.И.Артемов** — работает в системе АВТОВАЗа, а в 70-х был мастером. А еще на встречу пришли **С.Н.Клёмина**, комплектовщица СКП (в 70-м слесарь цеха № 45-2), **В.И.Заводян**, пенсионер (прежде — водитель-испытатель цеха № 61), супруга **Шишканова Инесса Ивановна** (ныне на пенсии, а с 71-го года — слесарь-сборщик в цехе № 45-3), **И.А.Спекторов**, начальник отдела СКП (в свое время был парторгом производства).

И музей, и заводская газета благодарны всем им за искренний разговор, который помог отделить миф от действительной истории сборки первых вазовских малолитражек, прояснить судьбу людей, запечатленных на известном снимке. Некоторых из них — **Н.Н.Немцова**, **В.И.Глазунова**, **Г.И.Кузнецова**, **В.С.Симакова** — уже нет на свете. А вот **В.Куликов**, **Ю.Аксенов**, **В.Суетин**, слава Богу, живы и здоровы.

...Участники встречи хорошо помнят обстоятельства съемки. Если обобщить их рассказы, то дело происходило так. Было это в апреле... 1980 года. Завод отмечал 10 лет со дня первой сборки и 110-ю годовщину со дня рождения Ленина. На проходных ВАЗа гремели духовые оркестры, всюду транспаранты. Придумали целый сценарий с главным героем — первым автомобилем. Его обозначили плакатом. Тогда же сделали "говорящий" снимок. Днем автомобиль с красноречивым плакатом прошел все этапы сборки. А в обеденный перерыв второй смены пригласили в основном работников цеха № 45-3 сфотографироваться на фоне "Жигулей". Выдали парадные ленты, съемка заняла минут десять. Надо так надо. Только нынче недоумевают: снялись у машины синего цвета, но есть много фото с тем же плакатом на автомобилях других цветов... Опять загадка? Ее, смеясь, прояснил Игорь Алексеевич Спекторов: "Это проделки фотографов. Утром они снимали, переставляя плакат туда, где лучше ракурс и свет". Позже о сценарии подзабыли, а снимки начали воспринимать как взаправдашние.

Но если "первый автомобиль" на снимке оказался имитацией, к "массовке" вопросов нет — все действительно были участниками первой сборки. А значит, могли рассказать подробности того события. Итак, возвращаемся в апрель 70-го.

Владимир Иванович Артемов приехал в Тольятти из Баку после армии, стажировался на АЗЛК, потом, как и многие другие, утюжил шашку в КВЦ, делая полы. В бригаде бетонщиков заливал фундамент под гальванику, а шел бетон в три смены. В тот памятный апрель 70-го находился на своем первом участке и принимал автомобиль "из рук цеха № 45-2".

— Я ставил задний бампер, а на участке устанавливали еще рулевое управление и радиаторы. Машины шли очень медленно, наш шеф Джованни проверял каждую операцию. Были проблемы с болтами на концах крепления заднего бампера. Геометрия оказалась нарушенной. Кстати, дефект не удалось исправить быстро. И с рулевым проблем нахлебались — управление оказалось слишком тугим...

К **Владимиру Анатольевичу Маркелову** судьба явно благоволила. Ему повезло быть и сборщиком первого вазовского автомобиля, и последним в СССР Героем Соцтруда:

— Было уже 5 вечера, когда первые автомобили пришли на наш третий участок, где собирали переднюю подвеску. По неопытности, помню, отломили шпильку крепления стабилизатора. Переволновались жутко — где взять новую? Потом принесли замену. Тормоза вручную прокачали уже часов в девять вечера, но мы до утра не расходились. Правда, покидать участок не разрешалось, однако мы потихоньку ходили смотреть, как у соседей дела движутся.

Сегодня трудно представить главный конвейер без женских рук. А в апреле 70-го работниц на сборке — раз, два и обчелся. Среди немногих женщин, собиравших первые "Жигули", была **Светлана Николаевна Клёмина:**

— В нашей бригаде работало всего три женщины, я устанавливала решетку радиатора и ободки на фары. От них такие мозоли на пальцах! Потом эту операцию перенесли в конец конвейера — после регулировки фар. В мае конвейер заработал стабильно. Чаи в ту пору не распивали, даже скамеек вдоль конвейера не было — не разрешали сидеть. Машин мало: до обеда работали в цехе, после обеда — на стройке.

Инесса Ивановна Шишканова вспоминает, что гостила у сестры в другом городе. И вдруг по ТВ в новостях увидела, как ее Борис сгоняет первый вазовский автомобиль.

— Потом мой муж красовался на плакате, который выпустили по такому торжественному случаю.

Сам Борис Александрович тоже прекрасно помнит, как именно ему доверили сгонять первый белый автомобиль. И что обставлено все было торжественно и красиво — "прямо пыль столбом". А на дворе бушевал май...

Что же получается: кто-то из наших ветеранов не точен? Да нет, все говорят абсолютную правду. А нестыковки по времени (апрель или май), цвету и некоторые другие объясняют И.А.Спекторов и сам **В.Н.Поляков**. На заседании генеральной дирекции 14 апреля 70-го года (стенограмма приведена в книге "В.Н.Поляков глазами современников") читаем:

— Поскольку начинаются вопросы сборки автомобилей и отдельные товарищи могут неправильно преподнести и ввести в заблуждение общественное мнение, то... на главный конвейер с фотоаппаратом никого не пускать, какие бы мандаты ни показывали, без моего письменного разрешения. Вплоть до министра.

И хотя Виктора Николаевича немножко ослушались — фотографии из-под полы сделали, "запечатлели историю" — но это дело рук не профессионалов, а самих сборщиков. Прессы не было.

И.А.Спекторов:

— Первых автомобилей было несколько. К таковым можно отнести неокрашенный черный, который мы собрали в тайне от итальянцев (это отдельная, но довольно известная история). Потом собрали вне конвейера с помощью итальянцев белый автомобиль. В апреле 70-го на конвейере впервые собрали шесть машин. Это необходимо для испытания всей технологической цепочки на готовность. Нужно было выявить упущения. (На их устранение потребовалось несколько недель). Позже именно эти шесть официально признали первыми. Ну а затем наступил май, когда конвейер тронулся по-настоящему, пошло стабильное производство. И вот первые автомобили этой сборки были встречены торжественно, под музыку и вспышки фотоаппаратов прессы.

Наверное, сегодня ни к чему споры о том, какая "считалка" правильнее. Они были первыми — это справедливо и по отношению к тем, кто участвовал в опытной сборке, и к тем, кто собирал, сгонял "Жигули" майского, уже массового производства.

Виктор Семенович Янин стал тольяттинцем в 66-м — приехал после армии из Баку, прошел весь традиционный путь тогдашнего вазовца: стажировался на автополигоне НАМИ, кем только не работал (грузчиком, сварщиком, стропальщиком, строителем...). Строил и запускал роликовые стенды, на которых довелось испытывать первые вазовские автомобили.

— 19 апреля 70-го года я прибыл на завод к 5 утра. Примерно через час меня подвели к автомобилю красного цвета. Нас учили: "Ты становишься испытателем, уже когда подходишь к машине". По технологии надо было открыть капот, проверить номер двигателя, уровень масла... Но на этот раз ничего не дали сделать, лишь приказали: "Давай в кабину". Запустил двигатель, прогрел и поехал на стенд. А за мной народ рванул, каждый норовит руками на ходу машину потрогать. Заехал на ролики, "намотал" 4 км и увидел по приборам, что двигатель перегревается. Тут же сбросил газ, остановился. А народ окружил, не выпускает машину. Пришлось сигналить. Выехал — и к[illegible]щему инженеру-испытателю ФИАТа. Тот аж за голову схватился и тут же загнал автомобиль в "аквариум".

На следующий день я спросил у итальянца, что же произошло. Оказалось, при монтаже забыли технологическую заглушку на термостате...

— Я не успел к запуску конвейера в 70-м, но 33 года заводу отдал, и ВАЗ меня сделал дважды пионером, — говорит Василий Ильич Заводян. — Мне довелось поехать в Москву и разбираться с первой рекламацией, которая пришла на наш завод. В ней говорилось о поставке автомобиля без передних амортизаторов. Вместе с коллегой-контролером мы быстро обнаружили на белой краске этой машины четкий след от черной прокладки — явное свидетельство того, что амортизаторы изначально были. В тот раз завод отстояли. А еще мы работали на первых передвижных станциях техобслуживания в Закавказье и Крыму. 50 таких станций на весь Союз.

— Финальной же точкой этого небольшого экскурса в историю могут стать слова Полякова, посвященные им, первым вазовцам. Обратимся вновь к книге "В.Н.Поляков глазами современников":

— Эти 22 тысячи человек, средний возраст которых был 23 года, работали в суровейших условиях, их ставили на самые ответственные места, иногда на те, для которых они еще не имели пока особых знаний. Но этого было мало. Они сами строили дома, таскали бетон. Они строили практически весь нуль на самом автозаводе, все фундаменты, полы и т.д... Это были люди в основном мужественные, талантливые и бесконечно ответственные за порученное дело. Собственно, в этом и заключался вазовский стиль работы. Любой медленный, вялый труд рождает слабых людей. От суровых, тяжелых условий вырабатываются сильные характеры... И эта машина есть порождение вазовского стиля работы. Автомобиль был самый качественный в нашей стране, на равных конкурировал с машинами во всех западных странах... Он был высокого качества!

Рина МАРКОВА
Фото Екатерины СЕРГЕЕВОЙ и из архива Б. ШИШКАНОВА и С. КЛЁМИНОЙ